



**ANALISIS PENANGANAN MUATAN *BREAK BULK* PADA KAPAL
MV. MOUNT GOUGH DI TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA (TPS)**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**AKBAR BIMA PASIFIC
NIT. 531611306221 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENANGANAN MUATAN *BREAK BULK* PADA KAPAL MV. MOUNT GOUGH DI TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA (TPS)

Disusun oleh:

AKBAR BIMA PASIFIC
NIT. 531611306221 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,.....

Dosen Pembimbing I
Materi



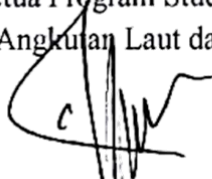
Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Capt. H. S. SUMARDI, SH, MM., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Penanganan Muatan *Break Bulk* pada Kapal
MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS)” karya,

Nama : Akbar Bima Pasific

NIT : 531611306221 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I,



DARYANTO, SH, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji II,



Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji III,



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Akbar Bima Pasific

NIT : 531611306221 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul “Analisis Penanganan Muatan *Break Bulk* pada Kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS)”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang menyatakan pernyataan,



AKBAR BIMA PASIFIC
NIT. 531611306221 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Ambeg Utomo, Andhap Asor” – Lakukan yang terbaik, dan Tetap Rendah Hati-.
2. “Dan katakanlah, Wahai Rabb-ku, tambahkanlah kepadaku ilmu”. (HR. Bukhari dan Muslim)

Persembahan:

1. Kedua orang tua, Bapak Suhono, S.Pd.,ST.,MT dan Ibu Dra. Tri Wuryanti
2. Almamater saya, PIP Semarang
3. Dr. Riyanto, S.E, M.Pd selaku dosen pembimbing I
4. Capt. H. S. Sumardi, SH, MM., M.Mar selaku dosen pembimbing 2
5. Kakak saya Intan Saraswati Werdiningsih S.Si.,M.Si.
6. Rekan seperjuangan taruna taruni angkatan

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat serta karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Penanganan Muatan *Break Bulk* pada Kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS)” yang disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku ketua program studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan PIP Semarang.
3. Dr. Riyanto, S.E, M.Pd selaku pembimbing materi dan juga selaku dosen penguji II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dengan kesabaran, ketelitian, dan kewibawaan sehingga penulisan skripsi ini dapat selesai.
4. Capt. H. S. SUMARDI, SH, MM., M.Mar selaku pembimbing II yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Kedua orang tua penulis, Ayah Suhono, S.Pd.,ST.,MT dan Ibu Dra. Tri Wuryanti serta Kakak penulis Intan Saraswati Werdiningsih S.Si.,M.Si. yang saya cintai dan selalu memberi dukungan moral dan motivasi kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

6. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. PT. CMA CGM Indonesia yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktek darat.
8. Taruna Taruni Angkatan 53 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang , saudara se-perjuangan selama empat setengah tahun.
9. Seluruh anggota Mess Solo Raya, rekan, senior dan junior yang selalu memotivasi dalam penulisan skripsi ini.
10. Kelas K VIII B, atas dua semester penuh cerita suka, duka dan perjuangan.
11. Mirla Ocviani yang selalu memberikan semangat dan motivasi kepada penulis.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari masih banyak kekurangan dan kesalahan yang tentu saja tidak disengaja, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan masukan baik saran maupun kritik dari semua pihak guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Semarang,.....

Penulis

AKBAR BIMA PASIFIC
NIT. 531611306221 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar belakang	1
1.2. Rumusan masalah	4
1.3. Batasan masalah	4
1.3. Tujuan penelitian	4
1.4. Manfaat penelitian	4
1.6. Sistematika penulisan.....	6
BAB II : LANDASAN TEORI.....	8
2.1. Tinjauan pustaka.....	8

2.2 Kerangka pikir	20
BAB III : METODE PENELITIAN.....	22
3.1. Waktu dan tempat penelitian	23
3.2. Jenis data	23
3.3. Metode pengumpulan data	25
3.5. Teknik analisis data	30
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	32
4.1. Gambaran umum objek yang diteliti	32
4.2. Analisa masalah	44
4.3. Pembahasan masalah	47
BAB V : PENUTUP	62
5.1. Kesimpulan.....	62
5.2. Saran	63
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Muatan <i>Break Bulk</i>	17
Gambar 2.2. Terminal Petikemas Surabaya	20
Gambar 2.3. Kerangka Pikir	21
Gambar 4.1. Struktur Organisasi PT. CMA CGM	37
Gambar 4.2. Informasi Waktu Proses Pembongkaran	49
Gambar 4.3. Penanganan Khusus Muatan <i>Break Bulk</i>	55
Gambar 4.4. <i>Crane</i> dengan <i>Lifting Gear</i>	58
Gambar 4.5. Pengecekan Kesiapan Muat <i>Break Bulk</i>	59



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Biaya Bongkar Muat <i>Uncontainerized</i>	51
------------------------------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Surveyor Repot</i>	70
Lampiran 2 <i>Proforma Vessel Invoice</i>	78
Lampiran 3 <i>Stowage Break Bulk</i>	79
Lampiran 3 <i>Confirmation Time Arrival</i>	80
Lampiran 3 <i>Break Bulk Loading</i>	81



ABSTRAKSI

Pasific, Akbar Bima.2020. “*Analisis Penanganan Muatan Break Bulk pada Kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS)*“. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd, Pembimbing II: Capt. H. S. SUMARDI, SH, MM., M.Mar.

Pesatnya perkembangan perdagangan bebas menuntut perusahaan PT. CMA CGM Indonesia yang bergerak di bidang kontainerisasi serta ekspor impor, untuk melakukan improvisasi layanannya dimana dalam hal ini menangani kegiatan bongkar muat pada muatan *break bulk* yang membutuhkan perhatian lebih dalam penanganannya daripada kontainer pada umumnya, maka dibutuhkan seorang *ship and yard planner* serta *operator crane* yang handal dalam melaksanakan tugas untuk menghindari adanya kecelakaan kerja yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat pada muatan *break bulk* dan juga agar tercapainya proses bongkar muat yang efektif dan efisien.

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data yang relevan. analisis data diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk mengubah data hasil dari sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan.

Analisis data menghasilkan simpulan bahwa untuk memperlancar penanganan muatan *break bulk* ditentukan oleh berbagai faktor seperti 1) Melakukan sosialisasi dan diklat khusus dalam penanganan muatan *break bulk*. 2) Menambah pengetahuan dan keterampilan operator *crane* agar mempunyai keahlian di bidang penanganan muatan *break bulk* 3) Melakukan pengawasan saat proses bongkar muat. Dengan mengetahui faktor-faktor tersebut, maka penanganan muatan *break bulk* dapat diminimalisir dengan mengurangi kesalahan daripada orang-orang yang sedang melakukan operasi bongkar muat dan juga melakukan evaluasi pekerjaan yang telah dilakukan dengan cara mengadakan *safety meeting* secara rutin.

Kata kunci: Penanganan, Pembongkaran, *Break Bulk*.

ABSTRACT

Pasific, Akbar Bima.2020. *“The Analysis of Break Bulk Charge Handler in MV. Mount Gough At Surabaya Container Terminal “.*Thesis. Diploma IV Program. Port and Shipping Studies. Semarang Merchant Marine Polytechnic. 1st Supervisor: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd, 2nd Supervisor: Capt. H. S. SUMARDI, SH, MM., M.Mar.

The rapid development of free trade demands that PT. CMA CGM Indonesia, which is engaged in containerization and export-import, to improve its services which in this case handles loading and unloading activities on break bulk loads that require more attention in handling than containers in general, a ship and yard planner and crane operator are needed. reliable in carrying out tasks to avoid the occurrence of work accidents that may occur in the process of loading and unloading on break bulk loads and also to achieve an effective and efficient loading and unloading process.

In write of this thesis, researchers used a qualitative descriptive method. Observations, interviews and literature studies conducted to collect relevant data. Data analysis is defined as the activities carried out to transform data resulting from research into information that can be used to make a conclusions.

Analysis of the data resulted in the conclusion that to facilitate the handling of break bulk loads is determined by various factors such as 1) Conducting special education and training in handling break bulk loads. 2) Increase the knowledge and skills of crane operators so that they have expertise in the field of handling break bulk loads 3) Conduct supervision during the loading and unloading process. By knowing these factors, the handling of break bulk loads can be minimized by reducing errors than those who are carrying out loading and unloading operations and also evaluating the work done by holding regular safety meetings.

Keywords: Handling, Discharging, Break Bulk

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelayaran niaga merupakan suatu kegiatan yang mempunyai nilai kegunaan tinggi untuk perekonomian, sebab hampir semua kegiatan *export* dan *import* barang dilakukan menggunakan kapal. Hal ini dikarenakan jumlah barang yang dapat di muat di kapal lebih banyak dari transportasi lain.

Dalam pelayaran niaga *domestic* (nasional), kegiatan pelayaran berlangsung di dalam batas-batas wilayah teritorial Negara tertentu sedangkan pelayaran niaga internasional kegiatan pelayaran menghubungkan dua Negara atau lebih. Pelayaran internasional ini dalam dunia *shipping* (pengiriman) dikenal dengan sebutan *Ocean-Going Shipping* atau *Inter-Ocean Shipping*.

Secara teknis dan fisik pelayaran sebenarnya tidak ada bedanya antara pelayaran domestic dengan pelayaran internasional dengan mengecualikan pelayaran internasional dalam jarak yang lebih luas-karena dalam kedua bidang pelayaran itu dapat digunakan kapal yang sama jenisnya, cara penyelenggaraan pelayaran (*scheduling* dan lain-lain) pun tidak berbeda.

Perbedaan antara kedua jenis usaha pelayaran itu menjadi penting (Significant) sebab dalam pelayaran yang menyeberangi batas laut teritorial timbul masalah hubungan hukum internasional; jelasnya tidak terdapat kesamaan peraturan hukum yang berlaku pada beberapa Negara, di mana pelayaran berlangsung.

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang penting dalam proses perdagangan domestic maupun *international*, Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar serta berlabuh, naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Terminal adalah unsur utama dalam sebuah pelabuhan serta merupakan bagian penting dalam pelayanan kapal dan melaksanakan bongkar muat barang. Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan terminal khusus untuk kontainer baik ekspor maupun impor, dengan fasilitas alat bongkar muat yang lengkap sehingga kegiatan bongkar muat kontainer dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Kinerja suatu pelabuhan ditentukan oleh baik buruknya kinerja dari terminal yang ada di pelabuhan tersebut, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat, hal ini dikarenakan tujuan utama kapal menyinggahi suatu pelabuhan adalah untuk membongkar dan memuat barang (muatan). Berbagai fasilitas yang dibutuhkan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat muatan disesuaikan dengan jenis barang, kemasan barang yang akan ditangani dan jenis kapal yang akan dilayani oleh terminal tersebut. Terminal memberikan pelayanan kepada perusahaan pelayaran sebagai operator kapal dan pemilik sebagai pengirim atau penerima barang.

Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), sebagai operator pelabuhan selama satu dekade, PT. TPS telah banyak dipercaya oleh berbagai perusahaan Indonesia maupun internasional dalam mengelola terminal petikemas internasional dan terminal petikemas domestik maupun berbagai jasa bongkar muat penunjang lainnya. PT. TPS dalam memberikan pelayanan pengelolaan petikemas internasional sudah menjadi keharusan untuk menyesuaikan tingkat pelayanannya sesuai dengan standar internasional.

Pesatnya perkembangan perdagangan bebas yang mulai terasa di negara kita menuntut perusahaan PT. CMA CGM Indonesia yang bergerak di bidang kontainerisasi serta ekspor impor, untuk melakukan improvisasi layanannya dimana dalam hal ini menangani kegiatan bongkar muat pada muatan *break bulk* yang membutuhkan perhatian lebih dalam menangani proses bongkar muatnya daripada kontainer pada umumnya, maka dibutuhkan seorang *ship and yard planner* serta *operator crane* yang handal dalam melaksanakan tugas untuk menghindari adanya kecelakaan kerja yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat pada muatan *break bulk* dan juga agar tercapainya proses bongkar muat yang efektif dan efisien. Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas maka penulis tertarik mengangkat masalah tersebut untuk mengambil topik skripsi dengan judul, “ANALISIS PENANGANAN MUATAN *BREAK BULK* PADA KAPAL MV. MOUNT GOUGH DI TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA (TPS)“.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan yang akan di bahas dalam skripsi ini adalah

- 1.2.1. Sejauh mana penanganan muatan *break bulk* di Terminal Petikemas Surabaya ?
- 1.2.2. Kendala apa saja yang menghambat penanganan muatan *break bulk* di Terminal Petikemas Surabaya?
- 1.2.3. Upaya apa saja yang dilakukan agar proses penanganan muatan *break bulk* menjadi lebih baik ?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

- 1.3.1. Untuk mengetahui penanganan terhadap muatan *break bulk* yang telah dilakukan oleh Terminal Petikemas Surabaya.
- 1.3.2. Untuk mengetahui hambatan yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya dalam penanganan muatan *break bulk*.
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk memperlancar proses penanganan muatan *break bulk* di Terminal Petikemas Surabaya.

1.4. Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi :

- 1.4.1. Manfaat secara Teoritis
 - 1.4.1.1. Dapat memperdalam pengetahuan dan informasi kepada pembaca, baik pembaca dari kalangan umum maupun

pembaca yang memiliki basic pekerja di bidang pelayaran niaga atau logistic mengenai muatan *break bulk*.

1.4.1.2. Sebagai bahan pembelajaran tentang hambatan yang terjadi terhadap penanganan muatan *break bulk* di pelabuhan serta memberikan gambaran perihal dampak yang akan terjadi terhadap kesalahan pemuatan serta upaya dalam menyelesaikan masalah tersebut.

1.4.1.3. Sebagai referensi serta informasi untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

1.4.2. Manfaat secara praktis

1.4.2.1. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan pekerja di bidang bongkar muat ataupun lapangan di Terminal Petikemas Surabaya dapat mengantisipasi penyebab terjadinya kesalahan saat pemuatan atau pembongkaran muatan *break bulk* di pelabuhan, perihal penyebab yang mungkin akan terjadi baik itu masalah dari faktor internal maupun eksternal yang dapat terjadi.

1.4.2.2. Dapat menjadi referensi untuk melakukan perbaikan dan modernisasi sarana prasarana bongkar muat bagi Terminal Petikemas Surabaya dalam menghadapi persaingan global.

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam skripsi ini terdiri dari lima bab yang di tulis berdasarkan pedoman penulisan skripsi yang sudah ditentukan agar menjadikan penelitian ini lebih sistematis dan mudah dimengerti. Disamping itu, penelitian ini telah ditulis agar setiap bab dapat saling berkaitan satu sama lain sehingga penulis berharap agar para pembaca dengan mudah mengikuti seluruh uraian dan bahasan. Penulis menyusun skripsi ini dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan. penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknik analisis data dan prosedur penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan kegiatan operasional.

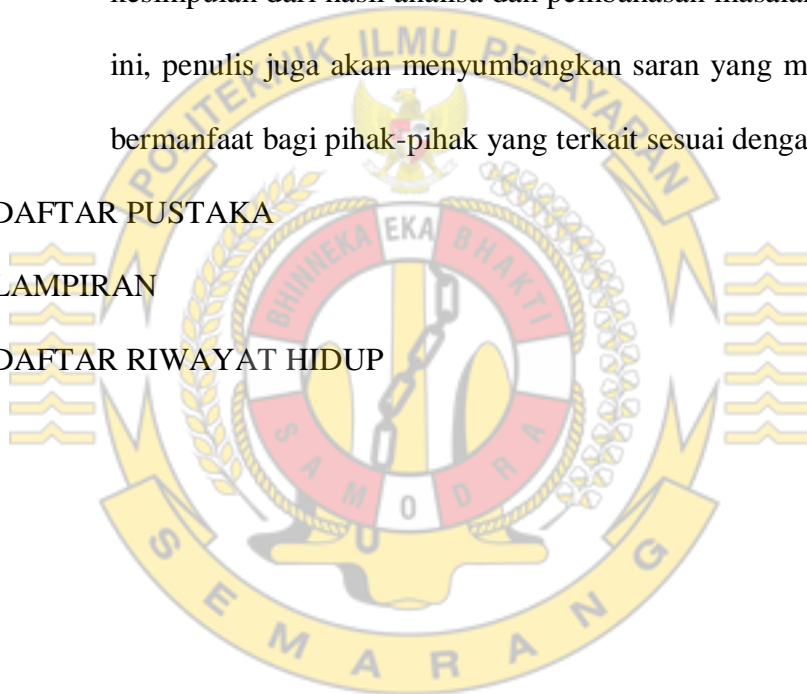
BAB V Kesimpulan dan Saran

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Untuk menunjang pembahasan mengenai Analisis Penanganan Muatan *Break Bulk* pada Kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa pustaka terkait dengan pembahasan skripsi ini.

2.1.1. Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2005:52), analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia edisi baru (2014:45), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahannya bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Selain penjelasan diatas, para ahli dan pakar memiliki pandangan yang berbeda beda dalam mendefinisikan apa itu analisis.

Untuk lebih jelasnya, berikut ini pengertian analisis menurut para ahli :

2.1.1.1. Menurut Komaruddin (2001:53)

Analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda – tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing – masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

2.1.1.2. Menurut Harahap (2004:189)

Menurut Harahap bahwa pengertian analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi berbagai unit terkecil.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan untuk memecahkan masalah serta melakukan suatu penyelidikan yang terjadi atas suatu peristiwa. Dalam hal ini adalah penanganan muatan *break bulk* pada kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (PT. TPS)

2.1.2. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Gianto dan Martopo (1990:30) bongkar muat merupakan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truk ke/dalam palka dengan menggunakan alat bongkar muat seperti derek kapal atau yang lain.

2.1.2.1. Bongkar :

2.1.2.1.1. Mengambil muatan yang didaratkan oleh *crane* pada dermaga.

2.1.2.1.2. Memindahkan muatan dari dermaga ke gudang atau dari dermaga ke lapangan penumpukan petikemas.

2.1.2.1.3. Menyusun atau menumpuk muatan di dalam lapangan penumpukan muatan.

2.1.2.2. Muat :

2.1.2.2.1. Membawa muatan dari lapangan penumpukan muatan atau gudang pelabuhan.

2.1.2.2.2. Memindahkan muatan dari lapangan penumpukan muatan atau gudang ke dermaga.

2.1.2.2.3. Meletakkan barang di bawah *crane*.

2.1.2.2.4. Mengangkat barang dari dermaga ke kapal.

2.1.3. Prinsip Memuat

Menurut Istopo (1999 : 1) penataan atau *stowage* dalam istilah kepelautan merupakan salah satu bagian yang penting dari ilmu kecakapan pelaut. Menyusun (*stowage*) muatan di dalam kapal harus sedemikian rupa untuk dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 2.1.3.1. Melindungi kapal (membagi muatan secara tegak dan membujur secara merata sesuai dengan tatanan *stowage plan* yang ada).
- 2.1.3.2. Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.
- 2.1.3.3. *Stowage* harus dilakukan sedemikian rupa hingga *broken stowage* sekecil mungkin.
- 2.1.3.4. Melindungi muatan agar tidak rusak saat dimuat, selama berada di kapal, dan selama pembongkaran di pelabuhan tujuan.
- 2.1.3.5. Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari terjadinya *over stowage* dan *over carriage*, sehingga biayanya sekecil mungkin, dan bongkar muat dilakukan dengan cepat dan aman.

Menurut IMO (2003 : 17) tentang membawa dan mengamankan *container* di geladak menyebutkan bahwa:

2.1.3.6. Penataan

2.1.3.6.1. *Container* yang diangkat di atas geladak ditempatkan secara membujur searah haluan dan buritan maupun melintang sesuai dimensi muatannya.

2.1.3.6.2. Penataan *container* tidak boleh melebihi sisi kapal.

2.1.3.6.3. *Container* disusun dan diamankan sesuai dengan izin dari orang yang bertanggung jawab terhadap operasional kapal.

2.1.3.6.4. Berat *container* tidak boleh melebihi kekuatan dari geladak atau *hatch cover* dimana *container* itu ditempatkan.

2.1.3.7. Pengamanan

2.1.3.7.1. Semua *container* harus diamankan dengan baik untuk mencegah supaya tidak bergeser. *Hatch cover* yang mengangkat *container* harus aman untuk kapal.

2.1.3.7.2. *Container* harus di *lashing* sesuai standar.

2.1.3.7.3. *Lashing* diutamakan terdiri dari tali kawat atau rantai dan bahan dengan karakteristik pemanjangan yang hampir sama.

2.1.3.7.4. Klip kawat harus cukup dilumasi

2.1.3.8. Persiapan

2.1.3.8.1. Mempersiapkan *bay plan container*.

2.1.3.8.2. Semua *lashing container* dilepas dan disingkirkan dari ruangan palka dan disimpan pada tempatnya.

2.1.3.8.3. Membersihkan area sekitar muatan break bulk untuk keamanan.

2.1.3.8.4. Mempersiapkan alat-alat *lashing container*.

2.1.3.8.5. Mempersiapkan alat bongkar muat seperti membuka *lashing* dan memasang *wire rope* pada *crane* dermaga.

2.1.4. Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

Muatan kapal menurut Sudjarmiko (1995 : 64) adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.

Menurut Capt. Fakhurrozi (2017 : 5) dalam bukunya Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut dan sifat muatan.

Jenis-jenis muatan dapat digolongkan dalam 3 kelompok yaitu:

2.1.4.1. Ditinjau Dari Cara Memuat

2.1.4.1.1. Muatan Curah (*Bulk Cargo*), yaitu muatan yang tidak menggunakan kemasan.

Contoh : batu bara, gandum, semen.

2.1.4.1.2. Muatan Dingin Beku (*Refrigerated Frozen Cargo*), yaitu muatan yang membutuhkan suhu tertentu yang cukup rendah.

Contoh : daging, keju, buah, sayuran, dll.

2.1.4.1.3. Muatan Cair (*Liquid Cargo*), yaitu muatan olahan dari hasil minyak.

Contoh : MDF, bensin, kerosine, dll

2.1.4.1.4. Muatan Gas (*Gas Cargo*), yaitu muatan yang berupa gas.

Contoh: Gas alam, gas cair dll

2.1.4.1.5. Muatan Peti kemas (*Container Cargo*), yaitu muatan yang berupa peti dari baja dengan ukuran standart.

Contoh: Peti kemas ukuran 20 ft, 40 ft, dan 45 ft.

2.1.4.2. Ditinjau Dari Sifatnya

2.1.4.2.1. Muatan Basah (*Wet Cargo*), yaitu muatan yang berbentuk cairan dan dikemas dalam drum atau sejenisnya yang dapat bocor.

Contoh : minuman, cat cair, susu cair serta zat cair lainnya.

2.1.4.2.2. Muat Kering (*Dry Cargo*), yaitu muatan yang tidak mengandung cairan.

Contoh : kaca, besi, kelontongan, kertas, dll

2.1.4.2.3. Muatan Bersih (*Clean Cargo*), yaitu muatan yang tidak meninggalkan kotoran.

Contoh : kaca, tekstil, timah batangan dll.

2.1.4.2.4. Muatan Kotor (*Dirty Cargo*), yaitu muatan yang meninggalkan kotoran .

Contoh : arang, semen, aspal, terigu, kayu dll.

2.1.4.2.5. Muatan Berbau (*Odours Cargo*), yaitu muatan yang mengeluarkan aroma yang tajam serta tidak enak dan menyebabkan kerusakan pada muatan yang lain.

Contoh : amoniak, karet mentah, ikan asin, dll.

2.1.4.2.6. Muatan Berbahaya (*Dangerous Cargo*), yaitu muatan yang mengandung resiko terhadap keselamatan jiwa manusia, kapal dan muatan

Contoh : amunisi, bahan kimia beracun, dll

2.1.4.2.7. Muatan Peka (*Delicate Cargo*), yaitu muatan yang mudah rusak akibat aroma bau yang lain.

Contoh : tembakau, teh, kopi, dll.

2.1.5. Break Bulk

Breakbulk dalam buku "*Notes on cargo Work*" oleh Kemp and Young adalah istilah untuk barang yang meliputi berbagai jenis barang yang harus dimuat ke atas kapal satu per satu dan bukan dalam bentuk container atau bulk seperti minyak dan butiran. Atau bisa saja dalam bentuk bulk tetapi disatukan dalam satu unit yang dibungkus (*packaged*) dalam karung, kotak, crate, drum dan lain-lain. Muatan break bulk diangkut secara konvensional dengan tali, *hook*, dan *pallet*. - Atau jika tidak ada *crane* digunakan tenaga manusia satu per satu diangkatnya.

Desain dan kapasitas kapal kontainer tersebut didasarkan atas spesifikasi TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) yang berukuran 20 x 8 x 8,6 kaki atau 6 x 2,4 x 2,4 meter. Yang demikian itu adalah dimensi dari suatu slot tunggal di atas sebuah kapal kontainer.

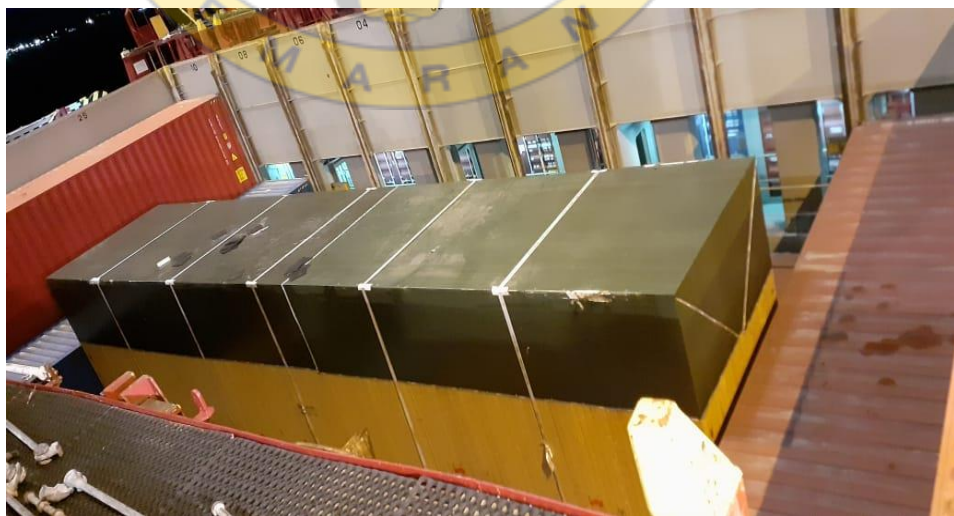
Tipe kemasan muatan break bulk adalah sebagai berikut :

2.1.5.1. Tanpa pengepakan muatan.

Muatan break bulk berupa baja batangan gelondongan, plat, tulangan dan kabel, kayu dan kayu gergajian dapat di muat tanpa harus menggunakan pengepakan muatan yang diangkut dengan tali dan hook, sedang untuk pengaturan didaratnya membutuhkan peralatan forklift.

2.1.5.2. Dengan pengepakan muatan

Untuk mempermudah dan mempercepat proses pengangkatan digunakan metode Unit Load Concept (ULC). Pengangkatan muatan dapat tetap dikombinasi menggunakan palet dan untuk memudahkan kerja sling baik pada crane dermaga maupun crane dermaga derek dikapal.



Gambar 2.1 Muatan Break Bulk

Sumber : Gambar Pribadi

2.1.6. Klasifikasi Kapal *Container*

Menurut Tumbel (1991 : 65), kapal *container* adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut *container*. Dan dalam strukturnya kapal-kapal *container* memiliki dudukan serta penahan *container* (*container base cone*) atau yang biasa orang sebut dengan sepatu *container*. Kekuatan geladaknya pun harus cukup kuat untuk menahan *container* yang berada di atasnya. Adapun jenis-jenis kapal pengangkut *container* adalah sebagai berikut:

2.1.6.1. Kapal *Semi Container*

Kapal semi *container* adalah kapal yang biasa digunakan mengangkut *container* bersama-sama dengan muatan yang tidak dimuat dalam *container* (*break bulk*), dengan kata lain muatan tidak dibungkus secara konvensional. Pada bagian-bagian palka atau ruang muat dari kapal ini terdapat lubang-lubang untuk pemasangan *base cone* bila akan dimuati *container* yang juga terdapat di atas geladaknya. Kapal-kapal jenis ini biasanya tidak dipasang *cell guide container*, karena bila dipasang akan menghalangi muatan *break bulk* serta ruangan untuk *break bulk cargo* nya akan berkurang.

2.1.6.2. Kapal *Full Container*

Sesuai dengan namanya, kapal-kapal jenis ini digunakan hanya untuk memuat *container*. Pada ruang-ruang muatnya dipasang *cell guide container* sehingga *container* yang akan dimuat ke dalam ruang muat dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide*. Di atas geladak kapal biasanya juga dipasang *cell guide*. Selain berfungsi untuk mengarahkan *container* pada tempat kedudukannya di dalam palka (*in hold*) dan di atas palka (*on deck*), *cell guide* juga berfungsi sebagai penahan *container* terhadap gaya-gaya kapal yang timbul pada saat kapal berlayar di laut bebas.

2.1.7. Terminal Kontainer (Petikemas)

Terminal Peti kemas adalah suatu terminal yang menyediakan lapangan penumpukan (Container Stacking Yard) di water front atau di dermaga berhadapan langsung dengan kapal. Dalam Terminal peti kemas juga terdapat lapangan penumpukan lainnya seperti depo pertikemas

Depo Peti kemas menurut D. A. Lasse (2014: 169). Depo Peti kemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan.

Menurut (Subandi 2013: 29) depo merupakan tempat khusus penumpukan semua kontainer kosong. Terminal petikemas merupakan area dalam pelabuhan yang diusahakan oleh BUMN di bawah kementerian perhubungan sebagai lahan proses kegiatan peti kemas.

Dalam hal ini Terminal Petikemas Surabaya sebagai tempat kegiatan bongkar muat muatan *break bulk* pada kapal MV. Mount Gough.

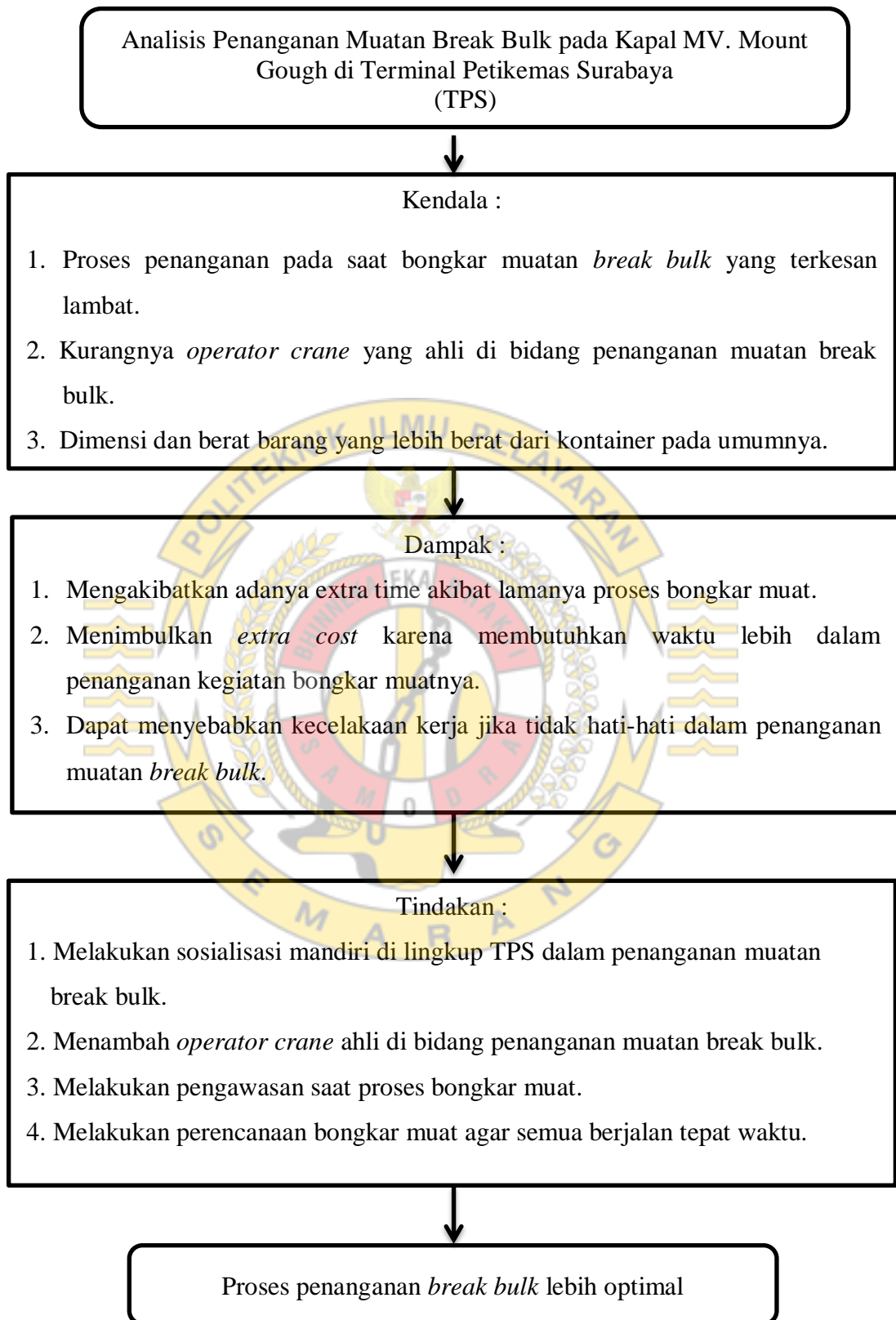


Gambar 2.2 Terminal Petikemas Surabaya

Sumber : Gambar Pribadi

2.2. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah penulis dalam mengerjakan pembahasan skripsi mengenai “ Analisis penanganan muatan *break bulk* pada kapal MV. Mount Gough di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) “. Maka peneliti membuat kerangka pikir sebagai berikut :



Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, dalam bab ini peneliti akan mengambil kesimpulan berdasarkan dalam pembahasan diatas sebagai berikut:

5.1.1. Sejauh mana penanganan muatan break bulk.

Penanganan muatan break bulk saat ini sudah sesuai prosedur, akan tetapi untuk mampu menjawab akan kebutuhan pasar internasional dalam penanganan bongkar muat improvisasi muatan seperti muatan break bulk yang belum memenuhi target, maka sebagai salah satu terminal petikemas terbesar di Indonesia yang bergerak didalam bidang ekspor import. Penanganan bongkar muat inovasi muatan seperti muatan break bulk sudah seharusnya mendapatkan perhatian serius dalam proses bongkar muatnya.

5.1.2. Kendala yang menghambat penanganan muatan *break bulk*.

Faktor yang menyebabkan terjadinya masalah atau kecelakaan pada saat kegiatan pemuatan muatan *break bulk* di atas kapal adalah sebagai berikut:

5.1.2.1. Lambatnya penanganan muatan *break bulk* di Terminal Petikemas Surabaya.

5.1.2.2. Kurangnya kemampuan atau keterampilan operator crane di bidang penanganan muatan *break bulk*.

5.1.2.3. Dimensi muatan dan berat barang yang berlebihan dari kontainer pada umumnya.

5.1.2.4. Kurangnya ketepatan waktu *consignee* (pemilik barang) dalam pengaturan truk .

5.1.3. Upaya yang dilakukan agar proses penanganan muatan *break bulk* menjadi lebih lancar

Upaya yang dilakukan untuk memperlancar penanganan muatan *break bulk* yaitu sebagai berikut:

5.1.3.1. Melakukan sosialisasi mandiri dalam penanganan muatan *break bulk*.

5.1.3.2. Menambah operator crane ahli di bidang penanganan muatan *break bulk*.

5.1.3.3. Melakukan pengawasan pada saat proses pemuatan maupun pembongkaran muatan *break bulk*.

5.1.3.4. Menggunakan jasa *one stop service* pada *shipping line* oleh *consignee*.

5.1.3.5. Memperbaiki fasilitas pelabuhan dalam penanganan bongkar muat *uncontainerized*.

5.2. Saran

Setelah menyimpulkan permasalahan yang terjadi, peneliti menyarankan yang sekiranya dapat bermfaat dan dapat meningkatkan kinerja operasional di PT. Terminal Petikemas Surabaya (TPS). Adapun saran-saran dari peneliti adalah sebagai berikut:

5.2.1. Sebelum melakukan proses pemuatan *break bulk*, pihak *ship and yard planner* sebaiknya melakukan pengecekan terhadap muatan dan kesiapan alat pengangkutnya, misal : *crane* harus sesuai dengan daya angkut barang, tali angkut harus kuat dan dalam kondisi yang baik.

5.2.2. Dikarenakan lamanya proses penanganan muatan *break bulk*, maka dibutuhkan adanya terobosan baru, yaitu dengan melakukan sosialisasi kepada petugas operator dan diklat mandiri tentang penanganan muatan *break bulk* yang diharapkan dapat meningkatkan kinerja dan kemampuan pihak operator.

5.2.3. Pihak Terminal sebaiknya selalu mengadakan pengarahan terhadap seluruh petugas pengawas bongkar muat sebelum melaksanakan kegiatan, agar pada saat proses bongkar muat seluruh petugas pengawas agar melakukan pengawasan pekerjaan sesuai dengan tugas dan bidangnya secara baik dan benar guna menciptakan pelaksanaan bongkar muat yang optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- A.H. Tumbel, 1991, *Petikemas dan penanganannya*, Jakarta
- Capt. Fakhurrozi, 2017 : 5, *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan*, AKPELNI Semarang, Semarang.
- D.A. Lasse. 2014, *Manajemen Kepelabuhanan*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cetakan ke delapan Belas Edisi IV*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Dwi Prastowo dan Rifka Julianti, 2005, *Analisis Laporan Keuangan. Konsep dan Aplikasi. Edisi Kedua*, UPP AMP YKPN, Yogyakarta.
- Harahap, Sofyan Safri, 2004, *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Herry Gianto Drs., M.Sc., Arso Martopo, Capt., 1990, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, BPLP Semarang, Semarang.
- IMO, 2013 : 17, *Membawa dan mengamankan container di geladak*
- Istopo, Capt, 1999, *Kapal dan Muatannya Edisi-II*, Koperasi Karyawan BP3IP, BP3IP Jakarta, Jakarta.
- Komaruddin., 2001, *Ensiklopedia Manajemen, Edisi ke 5*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Saebani, Beni Ahmad. 2008, *Metode Penelitian.*, CV Pustaka Setia. Bandung
- Sudjatmiko, 1995, *Pengertian Muatan*, Penerbit Gramedia, Jakarta.
- Subandi, 2013, *Manajemen Peti Kemas*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuantitatif , Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung, Bandung.
- Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Kuantitatif , Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung, Bandung.

HASIL WAWANCARA

Wawancara dengan Responden 1 (Ops. Ass. Manager)

- Pewawancara : “Selamat pagi Bu.”
- Responden : ”Selamat Pagi.”
- Pewawancara : “Maaf, bolehkan saya menanyakan beberapa pertanyaan bu?”
- Responden : ” Iya, Silahkan det.”
- Pewawancara : “Menurut bapak bagaimana penanganan *break bulk* pada saat ini pak?”
- Responden : ”Kalau menurut saya, penanganan *break bulk* sudah bagus, tapi masih terkesan agak lambat.”
- Pewawancara : “Kenapa bisa seperti itu Bu?”
- Responden : ”Ya, mungkin karena kurangnya operator *crane* ahli untuk menagani muatan tersebut.”
- Pewawancara : “Ternyata seperti itu ya bu, Selanjutnya menurut ibu apa kerugian yang timbul jika penanganan *break bulk* lambat bu?”
- Responden : ”Jika lambat ya jelas menimbulkan *extra time* det.
- Pewawancara : “Apa itu yg dimaksud dengan *extra time* bu? ”
- Responden : ” *Extra time* itu bertambah waktu sandar kapal di pelabuhan karena muatan yang akan dibongkar muat di kapal harus mengantri untuk dimuat ke atas kapal, maka muatan yang seharusnya sudah dapat dimuatan di

kapal akan tertunda waktu pengangkutannya dan menyebabkan tambahan waktu det ”

Pewawancara : “Jadi seperti itu ya Bu, selanjutnya apa lagi kendala yang di hadapi dalam penanganan muatan *break bulk* bu? ”

Responden : ” Kalau ada *extra time* ya jelas ada *extra cost*”

Pewawancara : “*Extra cost* sendiri itu apa bu? ”

Responden : ”Extra cost itu sendiri adalah bertambahnya nota penjualan jasa kepelabuhan yang akan di bebaskan kepada local agent dan kemudian di tagihkan ke operator kapal”

Pewawancara : “Apa yang dilakukan pihak terminal untuk menanggulangi masalah tersebut bu?”

Responden : ”Kalau dari pihak terminal sendiri sekarang melakukan sosialisasi dan diklat khusus penanganan muatan *break bulk* yang bertujuan untuk menambah keterampilan pegawai di lingkungan terminal.”

Pewawancara : ”Saya juga setuju bu, harus dilakukan diklat khusus agar para operator crane bisa bekerja secara maksimal bu”

Responden : ”Iya benar det”

Pewawancara : “Saya rasa cukup sampai disini dulu pertanyaan yang saya ajukan bu. Terima kasih atas waktu yang ibu berikan dan maaf jika ada salah kata bu ”

Responden : ”Iya det, gak papa nanti kalau ada pertanyaan lagi

hubungi saya aja det”

Pewawancara : “Iya siap bu, Selamat pagi bu ”

Responden : ”Selamat pagi”

Hasil wawancara dengan Responden II (Planner)

Pewawancara : “Selamat siang pak ”

Responden : ”Selamat siang det”

Pewawancara : “Izin pak, apakah bapak punya waktu sebentar, saya akan menanyakan sedikit pertanyaan”

Responden : ”Iya tentu, silahkan tanya aja, saya akan coba jawab sebisanya”

Pewawancara : “Iya terima kasih pak, kemari saya sudah mewawancari Ops. Ass. Manager tentang out of gauge, beliau menjelaskan bahwa dampak yang timbul dari lambatnya dan kurang terampilnya operator crane dalam penanganan out of gauge adalah timbulnya extra time dan extra cost, jadi menurut bapak apalagi masalah yang mungkin timbul dilapangan pak?”

Responden : ”Menurut saya sebagai orang lapangan, jika operator crane kurang ahli itu bisa bahaya det”

Pewawancara : “Maaf, bahaya dalam artian seperti apa ya pak?”

Responden : ”Jadi gini kalau operator crane nya kurang ahli, akan bahaya buat orang-orang di sekitar dan juga buat alat bongkar muat atau kapal itu sendiri”

Pewawancara : “Apakah pernah terjadi kecelakaan pada saat penanganan out of gauge pak?”

Responden : ”Kalau kecelakaan sih belum, tapi kemarin hamper saja ada muatan out of gauge yang jatuh saat proses muat ke kapal karena kesalahan dari operator crane yang kurang hati-hati”

Pewawancara : “Seperti apa itu kejadiannya pak?”

Responden : ”Jadi kemarin saat muatan sudah mulai di angkat ke atas dengan crane dan saat akan di tarik maju, pihak operator crane terlalu kencang menariknya sehingga membuat muatan bergoyang-goyang di atas, jadi kita yang ada di bawah crane langsung lari menjauh semua, untung setelah di tunggu sekitar 10 menit muatan bisa kembali terkendali dan kecelakaan dapat dihindarkan.”

Pewawancara : “Iya pak, jadi memang operator crane ahli itu sangat di butuhkan agar semua kegiatan operasional dapat berjalan dengan optimal pak.”

Responden : ”Iya betul sekali, adakah yang mau di tanyakan lagi det?”

Pewawancara : “Saya rasa cukup pak, Terima kasih atas waktu yang di berikan pak.”

Responden : ”Iya sama sama, kalau mau tanya lagi hubungin saya det.”

Pewawancara : “Iya siap, Selamat siang pak.”

Responden : ”Siang det.”

Lampiran 1



CARSURIN *Quality With Integrity*

(Coal | Residue | Laboratory Testing | Oil & Gas | Marine | Medical Equipment | Petroleum | Chemicals | Cargo | Agriculture | Lloyd's Agent)

member of **IFIA**

Report No. : 191110.021
Date : May 22, 2019

REPORT OF PRESHIPMENT SURVEY MV. "MOUNT GOUGH"

1.0 INTRODUCTION

In compliance with the instruction from **PT. CMA CGM**, Surabaya with reference to their letter of appointment dated May 02, 2019, our surveyor from Jakarta office did attend on board the vessel:

MV. "MOUNT GOUGH"

whilst she was safely alongside at Terminal Peti Kemas, Surabaya. In order to conduct a Pre-shipment & Discharging Condition Survey".

2.0 SUMMARY

- The Condition Survey was carried out on board the MV. "MOUNT GOUGH" on May 22, 2019.
- The discharged cargo is Machinery in Wooden Packages.
- As visually observed, all of the cargo were found in good condition up to completion of discharging.

3.0 VESSEL PARTICULARS

- Vessel Name : MOUNT GOUGH
- Vessel Type : Container
- Place/Year of Built : Hongkong / 2016
- Call Sign : VRPY3
- IMO No. : 9760603
- Dimension : 169.99 M / 28.1 M
- GRT & DWT : 18,870 T / 7,951 T
- Main Engine : MAN - B&W, Hudong Heavy Machinery (1x 6560 MECB, 2 Stroke, Single Acting, In - Line (Vertical) 6 Cy. 600 x 2400.
- Speed (Max/Service) : 18.4 Kn

SBY 16439 This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given to the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability of any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.

ADDRESS : (Pekanbaru) Marjar Raya Resort A2 No. 8, Jl. East Toba Highway, Marjar - Gresik Surabaya
(P.) : +62.31.795 8949 (F.) : +62.31.795.0849
OFFICE : (Jawa) Kalimantan | Sumatera | Sulawesi
LABORATORY : (Coal | Residue | Petroleum | Agriculture)



Report No.191110.021

Page: 2 of 8

4.0 ATTENDING PARTIES

- Mr. Sharankumar S. : Chief Officer of MV. MOUNT GOUGH
- Mrs. Deddy : Representatives of CMA CGM
- Mr. Komang : Representatives of Terminal Petikemas Surabaya
- Mr. Candra Y. P. and : Surveyors of PT. Carurin, acting o/b CMA CGM
- Mr. Munthohir

5.0 CARGO PARTICULARS (Based On Packing List)

- Description of goods : Machinery in Wooden Packages.
- Quantity : One (1) Packages
- Port of Loading : Hamburg / Germany
- Port of Discharge : Surabaya, Indonesia

6.0 GENERAL INFORMATION

May 22, 2019

- At 13:00 hour LT : Surveyor on location Terminal Petikemas Surabaya
- At 19:10 hour LT : Truck Lowbet arrival at TPS Terminal
- At 19:10 hour LT : Multiaxel inspection
- At 19:30 hour LT : Completed Inspection
- At 19:30 hour LT : Surveyor on Board at MV. MOUNT GOUGH
- At 19:30-20:00 hour LT : Key meeting
- At 20:00 hour LT : Start Preshipment
- At 20:20 hour LT : Completed Preshipment

7.0 FINDINGS

7.1 Condition of the Cargo

- Prior of loading activity, we found all the cargoes which packaged with wooden boxes were stowed on the lower deck cargo hold of MV. "MOUNT GOUGH" without cover. However, as visually observed, we noted that the cargoes were in satisfactory condition.
- We found the Break Bulk in pallets wood were stowed on the Bay No.26 and Tier No. 4. Before discharging cargo still secured by means of double patent textile belt lashing, system UNFIXX W560: BS 6,000 daN. The cargo secured in the 4 (Four) flatrack with the Number TRLU 6009790 ; TCLU 6016698 ; TLLU 1473299 and CRXU 765507.

This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given in the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability of any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.



Report No.191110.021

Page: 3 of 8

- From the commencement of discharging on May 22, 2019 at 20:30 hrs LT up to completion discharging of cargoes there was no any incident occurred and cargo were safely loaded into the Lowbet.

7.2 Discharging Method

- The cargoes were lifted from the vessel to the receiving Lowbet by Container Crane Number 5 provided by TPS Terminal
- The cargoes were directly discharged onto the Multiexel from the lower deck of MV. "MOUNT GOUGH".

7.3 Lifting Appliances

The cargoes were discharged from the vessel to the barge's deck by using the following equipment:

- One (1) units Container Crane of @ 45 T SWL.
- Sufficient 2 (Two) Textile grommets (SWL 16 MT each)

7.4 Condition of Discharged Cargo

Total quantity of loading cargo from the commencement up to completion of discharging based on packing list are 1 (one) packages of Machinery in Wooden Packages.

8.0 SURVEYOR'S NOTES

- During discharging we found that cargoes were generally in satisfactory condition, and we noted that there was no any incident occurred and the cargoes were discharged safely.

9.0. PERTINENT DOCUMENTS

- Photographs

PT. CARBURIN

Surabaya branch,



Rino Yuniawan

Head of Branch

This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given to the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability or any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.



Report No.191110.021

Page: 4 of 8

PHOTOGRAPHS**MV. "MOUNT GOUGH"**

VIEW OF MV. "MOUNT GOUGH"

TRUCK LOWBET

VIEW OF TRUCK LOWBET



Report No.191110.021

Page: 5 of 8



DITTO



DITTO

CARGO CONDITION



CONTAINER CRANE NO. 5

This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given to the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability or any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.



Report No.191110.021

Page: 6 of 8



VIEW OF SPREADER BAR



VIEW OF CARGO LOCATED AT BAY NO 26 , TIER 4 and ROW 3 UP TO 8.



VIEW OF CARGO CONDITION BEFORE UNLOADING



Report No.191110.021

Page: 7 of 8



DITTO

DITTO



DITTO

DITTO



DITTO

DITTO

This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given to the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability or any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.

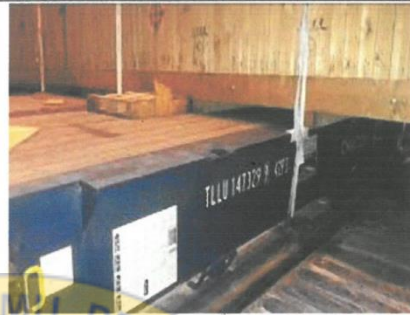


Report No.191110.021

Page: 8 of 8



DITTO



DITTO



DITTO



VIEW OF BOTTOM SIDE

ALL CARGOES FROM NO. 2 CARGO HOLD HAVE BEEN DISCHARGED ONTO THE BARGE



VIEW OF SHIPPING MARK

This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given to the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability or any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.

LAMPIRAN 2

PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

Report ID : R-V14-PROFORMA

Print Date : 16/07/2020 14:51

Page : 1 / 1

Proforma Vessel Invoice

VESSEL ID : MONT019 (MOUNT GOUGH)
 VOY IN / OUT : 020E / 020W INT'L / DOMESTIC : International
 OWNER : CMA GRT : 18,870
 ATB : 22/05/2019 13:10 ATD : 23/05/2019 21:27
 SHIPPING : 00.000.000.0-000.000 [SA CMA CGM]
 FLAG : HONGKONG
 TDR ID : 0013392 - BM/05/19/

Activity	Shift By	Crane	Size	Type	Status	IMO	Boxes	Basic Rates	Total USD	Total IDR	Total Discount IDR
DISCHARGE		QUAY	20	DRY	FCL		69	82.00	5,658.00	82,380,480.00	
		QUAY	20	RFR	FCL		1	92.00	92.00	1,339,520.00	
		QUAY	40	DRY	FCL		30	123.00	3,690.00	53,726,400.00	
		QUAY	40	DRY	MTY		4	92.00	368.00	5,358,080.00	
		QUAY	40	OVD	FCL		1	539.15	539.15	7,850,024.00	
		QUAY	45	U/C	FCL		1	3,413.26	3,413.26	47,756,800.00	
DIFFERENTIATION TARIFF		QUAY	20	DRY	FCL		69	5.00	345.00	5,023,200.00	
		QUAY	20	RFR	FCL		1	5.61	5.61	81,681.60	
		QUAY	40	DRY	FCL		30	7.50	225.00	3,276,000.00	
		QUAY	40	DRY	MTY		4	5.61	22.44	326,726.40	
		QUAY	40	OVD	FCL		1	32.87	32.87	478,587.20	
LOADING		QUAY	20	DRY	FCL		1	82.00	82.00	1,193,920.00	
		QUAY	20	RFR	FCL		1	92.00	92.00	1,339,520.00	
		QUAY	40	DRY	FCL		7	123.00	861.00	12,536,160.00	
DIFFERENTIATION TARIFF		QUAY	20	DRY	FCL		1	5.00	5.00	72,800.00	
		QUAY	20	RFR	FCL		1	5.61	5.61	81,681.60	
		QUAY	40	DRY	FCL		7	7.50	52.50	764,400.00	
TRANSHIPMENT DISCHARGE											
TRANSHIPMENT LOADING											
T/S INTERTERMINAL DISCHARGE											
T/S INTERTERMINAL LOADING											
SHIFTING											
PORT ENTRY FEE											
FRESH WATER											
BERTH											
ADMINISTRATION							1	20,000.00		20,000.00	
TOTAL ACTIVITY CHARGE									15,356.18	223,605,981.00	0.00
AMOUNT BEFORE TAX									15,356.18	223,605,981.00	
TAX									1,535.62	22,360,598.00	
STAMP DUTY										6,000.00	
PROFORMA AMOUNT									16,891.80	245,972,579.00	
AMOUNT IN WORD : DUA RATUS EMPAT PULUH LIMA JUTA SEMBILAN RATUS TUJUH PULUH DUA RIBU LIMA RATUS TUJUH PULUH SEMBILAN RUPIAH SIXTEEN THOUSAND EIGHT HUNDRED NINETY-ONE POINT EIGHTY US DOLLAR											

CURRENCY CONVERSION BI SALE RATE ON DATE 22/05/2019, USD 1 = Rp. 14,560.00

SURABAYA, 16/07/2020

FINANCE MANAGER

This document produced by system no required official sign

This document for information charges only

LAMPIRAN 4

To CMA CGM ANL CNC Malaysia / Operations - Transshipment
Cc CMA CGM JKT Management
Cc All Concerned

Please find in attached Confirmation Load List of MV.MOUNT GOUGH V:020W (80TL1N) Calling SURABAYA with following summary :

TB :22 MAY 2019/13:10lt

TD :23 MAY 2019/21:27lt

Cargo summary for IDSUB

POD	Cntr	Total20	Total40	TEU	Weight	Full20	Full40	FullWeight	MC20	MC40	MCWeight	Ree20	Ree40	Haz20	Haz40	OOO20	OOO40	HC20	HC40	S20	S40	F20	F40	BB	45
MYPKG	9	2	7	16	181	2	7	181				1						6	2	1					
Total	9	2	7	16	181	2	7	181				1						6	2	1					

[STACKING PERIOD CLICK HERE](#)

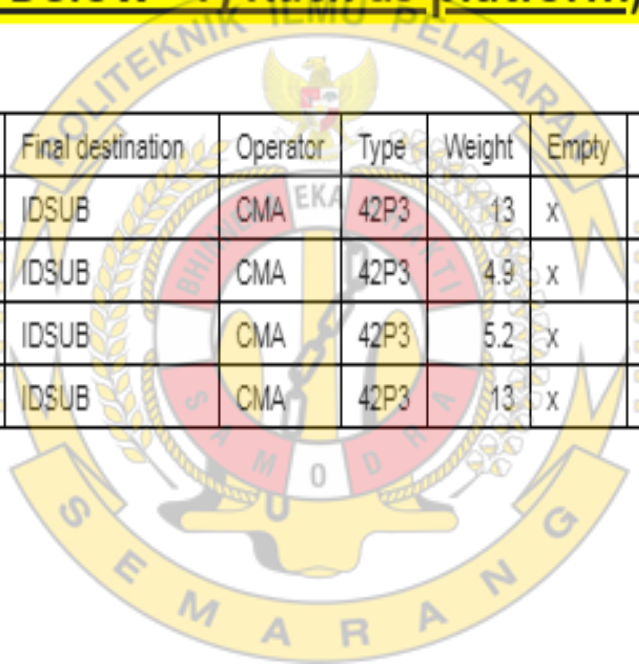
Best Rgrds 



Akbar Pasific
Operation Training
CMA CGM Indonesia - Surabaya
TEL : +62 31 293 1800 EXT : 1834
FAX : +62 31 357 2288
VOIP : 87621834



LAMPIRAN 5

BREAK BULK Loading As Below - F/Rack as platform,


OriginalPort	POL	Serial	POD	Final destination	Operator	Type	Weight	Empty	VesselID	Voyage	BL	BookingNo
DEHAM	MYPKG	TLLU1473299	IDSUB	IDSUB	CMA	42P3	13	x	CGBGV	0FL2YE1M	HBG1307879	HBG1307879
DEHAM	MYPKG	CRXU7655076	IDSUB	IDSUB	CMA	42P3	4.9	x	CGBGV	0FL2YE1M	HBG1307879	HBG1307879
DEHAM	MYPKG	TRLU6009790	IDSUB	IDSUB	CMA	42P3	5.2	x	CGBGV	0FL2YE1M	HBG1307879	HBG1307879
DEHAM	MYPKG	TCLU6016698	IDSUB	IDSUB	CMA	42P3	13	x	CGBGV	0FL2YE1M	HBG1307879	HBG1307879

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Akbar Bima Pasific
2. Tempat / Tanggal Lahir : Sukoharjo, 04 Maret 1997
3. NIT : 531611306221.K
4. Alamat Asal : Ngowan RT/RW 03/04,
Kenokorejo, Polokarto,
Sukoharjo
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : B
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suhono, S.Pd.,ST.,MT
 - b. Ibu : Dra. Tri Wuryanti
 - c. Alamat : Ngowan RT/RW 03/04, Kenokorejo,
Polokarto, Sukoharjo
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 2 Kenokorejo, Tahun (2003-2009)
 - b. SMP : SMP Negeri 3 Sukoharjo, Tahun (2009-2012)
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Sukoharjo, Tahun (2012-
2015)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2016 – 2020)
10. Pengalaman Pratek Darat
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. CMA CGM INDONESIA
 - b. Masa Praktek : Agustus 2018 – Agustus 2019

